

# 京都市西部地域における都市化の進行と在日朝鮮人

高 野 昭 雄

はじめに

戦前期一九二〇年代から一九三〇年代にかけての京都市では、商工業の発達とともに都市化が進行し、地方から多くの労働者が流入していた。とりわけ西陣織や友禅・染色業など繊維産業の最も厳しい工程を担う労働者として、あるいは都市計画事業を底辺から支える土木建設労働者として、多くの朝鮮人が流入したのが特徴的であった（表1参照<sup>①</sup>）。

市外からの人口流入の中で、京都市は、一九一八年と一九三一年に大規模な市域拡張を行い、都市計画にもとづいて、工業用地や住宅地を整備した。一九二〇年代中頃から本格化する都市計画事業により、市電の走る広幅員道路が整備され、工業化が一層進展するとともに、一部の地域ではホワイトカラー向けの郊外住宅地が出現し、高度成長期頃までの京都市の骨格が形成された<sup>②</sup>。

佛教大学紫野キャンパス最寄りのバス停の一つである千本北大路に市電が開通するのは、昭和戦前期の一九二九年であるが、市電が開通する以前の千本北大路周辺は、藪や林が広がり、「太陽のある間でも寂しかった」場所<sup>③</sup>である。

本稿では、佛教大学から南に延びる千本通と西大路通にはさまれた京都市西部地域を中心に、昭和戦前期から戦

表1 京都市における朝鮮人の職業

(1935年)

職 業			職 業		
人数(人)			人数(人)		
農業	農耕	55	商業	商業的職業	157
	畜産	56		接客業	51
鉱業	土石採取	120	金融、保険		1
工業	窯業、土石加工	134	運輸		571
	金属工業	480		荷牛馬車曳	171
	精巧工業	1	自動車運転手		103
	化学製品	22		トラック積卸仲仕	55
	紡織工業	2,267		その他	242
	友仙工	942	通信		4
	織物工	268			
	染色工	261	公務自由業		48
	晒工	136	家事使用人		6
	捺染工	99	その他の有業者	その他の有業者	550
	その他	561		屎尿汲取	281
	被服身装品	202		屑拾	97
	紙工業印刷	154		清掃夫	34
	皮革、骨、羽毛品製造	7		屑選別	42
	木竹草蓼類に関する製造	159		その他	96
	食料品、嗜好品	68	その他	不明	4
	土木建築	2,777		合計	8,084*
	土工	2,107			
	その他	670			
	瓦斯、電気、水道	64			
	その他の工業的職業	123			

出典：京都市社会課『市内在住朝鮮出身者に関する調査』1937年、実地調査時は1935年、1215～1216頁、より作成。

注：\* 合計が一致しないが、原資料通りとした。

後初期にかけての変貌と朝鮮人労働者との関係について論じたい。京都市西部地域は、郊外の新開地としての性格が強かったこともあり、従来近現代都市史の研究対象として注目されてこなかった。しかし実際には、新興工業地として西陣織の織屋が立ち並び、また友禪・染色業の工場が多く立地するなど、京都の伝統産業を支える重要な地域となっていた。

京都市では、第一次世界大戦による大戦景気の頃から、西陣織関連産業や友禪・染色業に従事する朝鮮人が増加しはじめていた。一九二〇年代中頃からは、都市計画事業の本格化に伴い、土木事業に土工として従事する朝鮮人も急増していた。こういった現象は、本稿で論じる京都市西部地域で典型的にみられるように

なっていた。この地域の急速な開発は、一九二六年の地元新聞記事で、京都市は「西へ、西へ、と凄じい勢ひで拡張しつゝ、ある」と報じられていた。<sup>(4)</sup> 開発が進み、朝鮮人労働者が増加したことにより、一九三〇年頃の千本丸太町交差点では、午前七時頃、市電を乗り換える「朝鮮の人を主とする労働階級」の人々であふれかえる情景が見られたという。<sup>(5)</sup>

本稿では、京都の都市計画事業を土工として支え、また繊維産業の労働者として働いた朝鮮人労働者について論じるが、朝鮮人労働者とは対照的に、周辺の工業化から排除され取り残されるような状況にあった被差別部落についても言及したい。同じように差別されてきた者同士であっても、在日朝鮮人と被差別部落在住日本人とは、その生業に違いがあったのである。

なお本稿の表記については以下の通りとする。

- 一、引用史料中の差別的表記は、その歴史性に鑑みてそのままとした。
- 二、在日韓国・朝鮮人を総称して在日朝鮮人と記述している。
- 三、引用文での「」は引用者の注、□は判読不明の文字を示す。

## 第一章 京都市西部地域概観

図1は、本稿で論じる千本通と西大路通にはさまれた京都市西部地域の略図である。太線で示した京都市電千本線は、京都市三大事業の成果として、一九一二年に千本今出川以南が開通している。千本通は、かつて平安京の朱雀大路のあった場所を通るが、明治期から大正期にかけては、この千本通の東側（今出川通以南）がおおよそ京都市街地であった。ただし、今出川通・丸太町通間においては、市街地が千本通の西側にも広がっていた。西陣機業地帯が西へ膨張し、北野天満宮が近く、上七軒や五番町の遊廓が栄えていたからである。そのため明治期から昭和

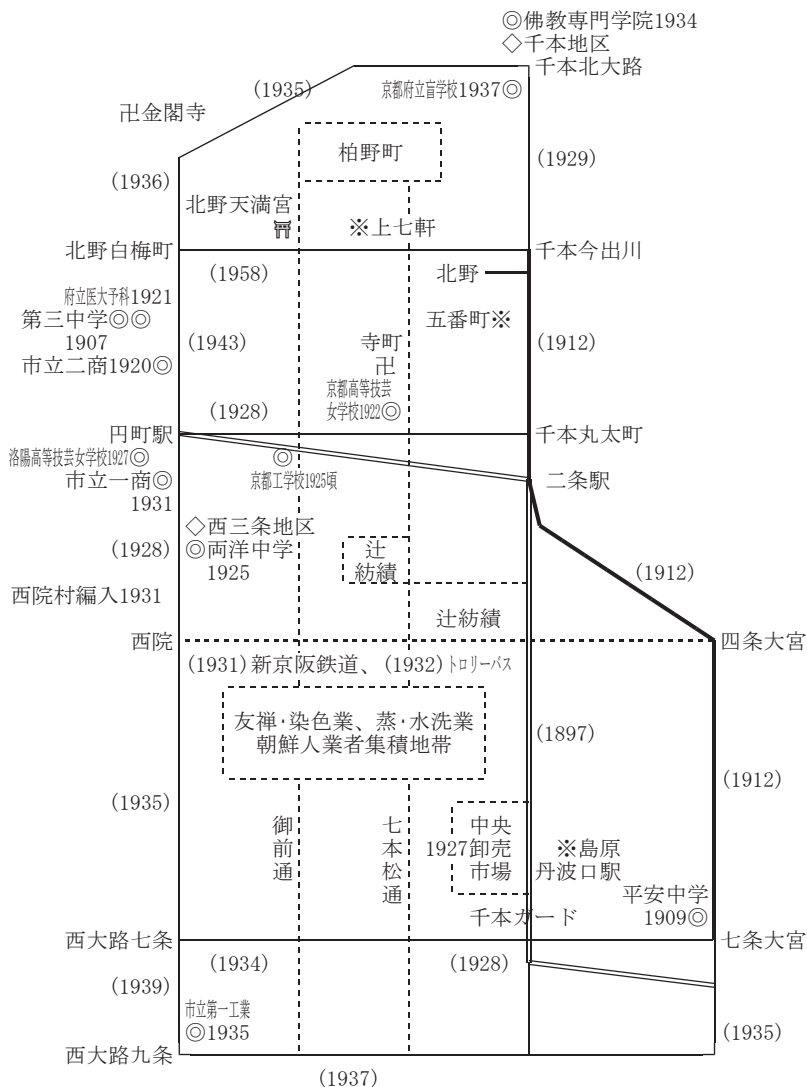


図1 戦前期京都市西部地域略図

備考：( )内は、市電・鉄道等開通年。◎は学校を、※は遊廓を示す。

——は山陰本線。京都・嵯峨間は、京都鉄道として1897年に開業。

参考資料：京都市『京都の歴史8—古都の近代』（学藝書林、1975年）460～461頁。

注：丹波口駅は、現在よりも約500m南に位置していた。

戦前期の千本通は、西陣機業地帯の中心を南北に走る形になっており、次の大正期一九一八年の新聞記事が記すように、京都市を代表する繁華街となっていた。

所謂西陣京極は此方面に於ける幾多の男女職工其他の爲めには唯一の娯楽場なり〔西陣署〕管内に於ける活動写真館其他の興行の定席は合計十二ヶ所に於て、之れ等の場所は常に観客満員にして殊に一日十五日其他の紋日の如き非常に混雑する〔中略〕正確の統計を取つた訳では無いが、千本通りなどは京都の道路としても最も通行者の多い通りだ。新京極は別とし四条通りなどより却て多い場合が多い。<sup>7)</sup>

図1中、二重線で示した山陰本線（一八九七年、京都鉄道として開通）は、市街地の外側を走っていた。山陰本線の南西部は、大正期頃まで、くわゐ畑や芹田、壬生菜畑など田畑の広がるのどかな地域であった。<sup>8)</sup>

被差別部落や上七軒・五番町・島原などの遊廓、七本松通の寺町などは、もともと市街地の外縁部に立地していたが、都市化の進行によって、市街地に飲み込まれるような形になっていく。それでも被差別部落は、あくまで周辺の工業化・都市化から排除され取り残されるような状況にあった。京都市の被差別部落在住日本人（特に男性）は、近隣の繊維産業の下層労働者となるのではなく、排除されていた。それこそが当時の部落差別の形であった。被差別部落は「長い歴史を通じて外界との交渉少く、社会的経済的に又職業的に居住者の地理的移动を困難」とし、「封建的陋習の根強く残存する」中、「社会的に孤立」せざるをえなかったのである。<sup>9)</sup>

西大路通が開通し、市電が通るようになったのは、昭和期になってからである（図1参照）。一九三〇年頃、西ノ京円町から南を見ると、西大路通の両側には人家がなく、以前のままだ田畑が広がっていたという。<sup>10)</sup>現在でも、商店が多く中心部はビルが建ち並んでいる千本通に対し、西大路通は幅員がより広く、建物の高さは低い。周辺には学校も数多く立地するなど、千本通とは景観が異なっている。

西大路通の西院付近は、現在繁華街となっているが、西院村が京都市に編入されたのは、一九三一年になってか

らのことである。西院付近も、一九三〇年代になってから、本格的に開発がはじまり、第四章で論じる工業化により、京都ではやや珍しい感のある下町的な飲み屋街が形成された。

本稿では、以下、千本通と西大路通にはさまれた地域を中心に、北部から順に、都市化の進行と朝鮮人労働者の足跡をたどりたい。

## 第二章 北大路通周辺

### — 楽只学区を中心に —

図2は、楽只学区の一九二二年頃の状況を示す。中央部の千本地区（被差別部落<sup>11</sup>）に不良住宅が密集していたが、その周囲は、一九二〇年代頃まで、「竹やぶと大きな原っぱ<sup>12</sup>」が広がる地であった。図2中の中央部を東西に横切る北大路通もまだ開通していない。

千本地区の周囲で人口が増加するのは、一九二九年に千本北大路まで市電が開通し、土地区画整理事業が進行した後、一九三〇年代に入ってからである（写真1参照）。楽只学区の人口は、二三四九人（一九二五年）↓二四六五人（一九三〇年）↓四〇二〇人（一九三五年）と



図2 楽只学区

（都市計画京都地方委員会『3000分の1地図』1922年測図より筆者作成）



写真1 宅地開発が本格化する直前の南花ノ坊町中部（1932年）

（楽只小学校創立110周年記念事業実行委員会編集・発行『楽只百十年史』1983年、226頁）

なっており、市電開通後の一九三〇年代になってから人口が急増したことがわかる。<sup>(13)</sup>

ちなみに千本地区の北側に、佛教専門学校（現・佛教大学）が移転したのも、市電開通後の一九三四年であった。この移転に対しては、移転先の近くに被差別部落があることから、浄土宗宗会で差別的な反対意見が出され問題化している。<sup>(14)</sup> また京都府立盲学校が、一九三七年に千本北大路の西南に移転することになったのも、市電の停留所に近いという理由からである。<sup>(15)</sup>

千本地区の周囲では、織屋向けの住宅が次々建設されていたが、被差別部落である千本地区に居住した日本人（特に男性）のうち、周囲の織物工場で働く者は少なかった。千本地区在住日本人は、伝統的に靴履物修繕製造業で働く者が非常に多く、一九二〇年代以降は、土方日雇の仕事で働く者が増加していた。<sup>(16)</sup>

朝鮮人労働者の場合は、千本地区在住日本人とは対照的に、ピロード織など西陣織の下層労働で働く者が多く、靴履物修繕製造業で働く者はわずかであった。同じように差別されてきた者同士ではあっても、朝鮮人と被差別部落在住日本人では、その生業は異なっていた。土方日雇の仕事は両者に共通したが、飯場は分かれていることも多かった。<sup>(17)</sup>

### 第三章 北大路通から今出川通、丸太町通

北大路通から今出川通、丸太町通りにかけては、西陣機業が最も集積していた地域である。朝鮮人労働者は、第



一次世界大戦時の大戦景気の頃から住み込みなどの形で西陣機業に従事しはじめ、とりわけ下駄の鼻緒などを織るビロード織の仕事に従事した者が多かった。<sup>18)</sup>当初は傭人、織工として西陣織に従事した朝鮮人も、戦前期から、賃業者として独立する者が出現し、終戦後は、ビロード景気の中で、朝鮮人織物業者が急増した。<sup>19)</sup>一九四七年頃、西陣織に従事する朝鮮人業者は約六五〇人、日本人業者は約一五〇〇人であり、戦後の西陣織物は、日本人ではなく、朝鮮人によって本格的に再開されたと語られるほどであった。<sup>20)</sup>

図3・4は、戦後一九五〇年代中頃の朝鮮人織物業者の分布を示す。朝鮮人織物業者は、現在の上京区から北区にかけての西陣全域で広く活動していた。図3が示す千本通西側の柏野学区は、朝鮮人織物業者が集中していたことと知られている(写真2参照)。西陣在住朝鮮人織物業者一一七軒のうち、柏野学区在住朝鮮人織物業者は、二一軒(約一八%)であった。ただし柏野学区は、西陣の中で織物業者が最も高密度に集中する場所として、日本人業者も多かったため、柏野学区の朝鮮人人口率は一九七〇年で5%以下であった。<sup>21)</sup>

この柏野学区も、明治時代は機業地帯ではなく、畑地が中心の農地が広がっていた。しかし、第一次世界大戦期の大戦景気を受けて、長屋形式で安普請の借家建設がはじまり、一九二九年の市電開通により市街地化が加速した。西陣の広がり、家賃の安さも一因であった。柏野学区では、戦前期一九二五年から一九三五年にかけての一〇年間で、人口は二倍以上になっていた。<sup>22)</sup>

図4によると、柏野学区の南側、北野天満宮東側の地域にも朝鮮人織物業者が集積していた。さらに千本通以西では、今出川通以南の仁和学区にも、朝鮮人織物業者が多く居住していた。在日朝鮮人織物業者は、現在の上京区から北区にかけて、西陣機業地帯全域にわたって、かなり広い範囲で活動していた。





図3 北区における朝鮮人織物業者（西陣織・ビロード）の分布（1956年）

凡例：-----は行政区境界線を、-----は町境界線を示す。

出典：在日本朝鮮人商工連合会編『在日本朝鮮人商工便覧 1957年版』（在日朝鮮人運動史研究会監修『在日朝鮮人資料叢書2』緑蔭書房、2011年、所収）より筆者作成。

注：1）地図中の①②③……は、朝鮮人織物業者の数を示す。

2）北区内には、地図に記した以外に、朝鮮人織物業者が、衣笠天神森町（金閣学区）に2軒、大將軍東鷹司町（大將軍学区）に1軒あった。

3）大宮泉堂町・大宮上野町は、1960年にそれぞれ、紫野泉堂町・紫野上野町に改称された。



## 第四章 丸太町通から五条通

### ―朱雀学区を中心に―

表2が示すように、戦前期の朱雀学区には、京都市内全一〇一学区中、最も多い五〇九〇人の朝鮮人が居住していた。現在、京都で最も多くの朝鮮人が居住するのは、東九条（表2中の陶化学区）であるが、戦前期の朱雀学区には、その東九条の二倍以上の朝鮮人が居住していたのである。

本章では、その朱雀学区の朝鮮人について、（1）辻紡績工場、（2）友禅・染色業、（3）新京阪鉄道工事の順に論じる。

#### （1）辻紡績工場

農村地帯であった朱雀野村（京都市朱雀学区）が近代都市に飲み込まれていく発端となったのが、辻紡績工場の操業である。図5は、一九二二年当時の辻紡績工場とその周辺の状況を示している。農村的風景の中に、辻紡績の三条工場と四条工場が威風堂々と建っている様子が窺われる。

辻紡績工場の最盛期は、一九二〇年代中頃であり、工場の労働者数は約一九〇〇人を数え、そのうち朝鮮人は約三〇〇人であった（労働



写真2 北朝鮮帰還事業記念碑  
柏野小学校敷地内にあり、1959年に作られたと思われる。  
写真：2008年11月、筆者撮影

表2 朝鮮人人口数の多い学区（1935年）（単位：人）

	学区名	朝鮮人人口 (A)	総人口 (B)	朝鮮人人口率 (A)/(B)
1	朱雀	5,090	86,058	5.91%
2	陶化	2,050	25,567	8.02%
3	養正	1,741	25,001	6.96%
4	吉祥院	1,251	6,557	19.08%
5	西院	1,247	16,714	7.46%
6	深草	1,182	30,356	3.89%
7	七条	945	19,055	4.96%
8	上賀茂	896	7,631	11.74%
9	待鳳	863	46,667	1.85%
10	竹田	833	5,818	14.32%
	京都市合計	31,143	1,078,306	2.89%

出典：京都市社会課『市内在住朝鮮出身者に関する調査』1937年、人口の調査時は1935年。京都市臨時国勢調査部『昭和10年国勢調査京都市結果概況』1936年、調査時は1935年。

注：京都御所・陸軍部隊など特別調査区の人口は除く。



図5 辻紡績工場周辺図（1922年頃）

出典：都市計画京都地方委員会『3000分の1地図』（1922年測図）より筆者作成。

者の多くは若年女性労働者である<sup>(23)</sup>。朝鮮人の労務管理を担ったのが、工場に隣接して設立された内鮮融和団体の相愛会である。

辻紡績は、昭和恐慌期以後一九三〇年代に衰退した。解雇された行き場のない朝鮮人たちの家族が、解雇後も住みついた壬生神明町の社宅が朝鮮人密集地となったが、やがて立ち退きを余儀なくされた。辻紡績の衰退とともに、京都の相愛会は力を失った<sup>(24)</sup>。

辻紡績工場は、第二次世界大戦中一九四三年の企業整備で島津製作所の工場となった。戦後一九四八年からは日本写真印刷の本社工場となり、さらに社名変更で二〇一七年からはNISSHAの本社工場となっている（写真3・4参照）。



写真3 NISSHA 株式会社本館

1906年に京都綿ネル会社の本社事務所として建てられた。

写真：2018年12月筆者撮影



写真4 NISSHA 株式会社本社工場・ノコギリ形の工場

明治期に作られた工場が現在も残る。

写真：2018年12月筆者撮影

## (2) 友禪・染色業

朱雀学区在住朝鮮人は、遅くとも第一次世界大戦末期には友禪・染色業の労働者として働いており、一九二〇年代から一九三〇年代にかけて、就労者は急増していた。友禪・染色業において高度な分業化が進行する中、特に蒸・水洗業では、従事者の中で朝鮮人労働者の占める割合が高くなっていった。昭和戦前期からその一部が独立をはじめ、戦後には独立して事業所を経営する者がさらに増加した。<sup>(25)</sup> 図6が示すように、とりわけ中京・下京・右京の三区では、蒸・水洗業を営む朝鮮人業者が多かった。

それに対し、被差別部落である西三条地区では、周辺の友禪・染色業で働く日本人は少なかった。西三条地区在住日本人の職業は、千本地区と同様、靴履物修繕製造業や土工・日雇など、特定の職業に固定されていた。西三条地区在住日本人、とりわけ男性は周辺の工業地帯の下層労働者となるのではなく、歴史的に根強く残る差別の中で、周辺社会から排除されていた。<sup>(26)</sup>

同じ差別されてきた者同士、しかも近隣に住んできた者同士であっても、朱雀学区在住朝鮮人と西三条地区在住日本人とでは、その生業に違いがあった。こういった就労状況は、戦後一九五〇年代まで大きく変わることはなかった。

## (3) 新京阪鉄道工事

阪急西院駅・大宮駅間の地下路線は、朱雀学区の中央部を東西に通っている。独特の風格・歴史性を感じる路線であり、土木学会の選奨土木遺産にも指定されている(写真5参照)。この阪急の地下路線は、関西最初の地下路線であり(全国では東京の銀座線に次いで二番目)、その建設には、多くの朝鮮人労働者が従事していた。

新京阪鉄道(現・阪急京都線)は、一九二八年に大阪の天神橋から京都の西院まで開業した。この工事は、同年

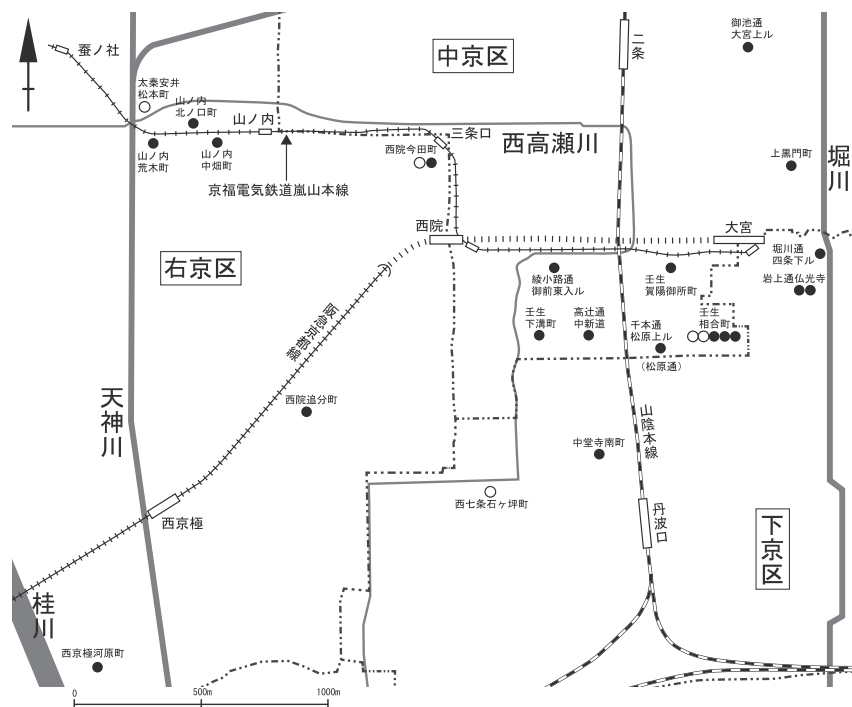


図6 中京区・下京区・右京区における朝鮮人業者（友禪・染色業・蒸・水洗業：1956年）

出典：在日本朝鮮人商工連合会編『在日本朝鮮人商工便覧 1957年版』（在日朝鮮人運動史研究会監修『在日朝鮮人資料叢書2』緑蔭書房、2011年、所収）より筆者作成。

注：1）○は「友禪・染色」業の1軒を、●は「蒸・水洗」業の1軒を示す。

2）山陰本線丹波口駅の位置は、現在よりも約500m 南側である。

3）出典資料のデータについては、『京都市電話番号簿』（各年版）、京都商工会議所『京都商工人名録 昭和39年版』、住宅協会『京都市全住宅案内図帳 最新版』（1956年、京都府立総合資料館所蔵）により修正している。



に行われた昭和天皇即位の「御大礼」に備えて急ピッチで進められた。さらに、一九三一年三月三十一日には関西初の地下線として四条大宮（当時は京阪京都駅）まで延長され、西院駅も同日より地下駅となった。西院村は、この翌日四月一日に京都市に編入されている。この新京阪鉄道の工事には数多くの朝鮮人が従事し、危険な工事の中で、短期間に次々と朝鮮人が事故死していた。<sup>(27)</sup>以下、当時の新聞記事を紹介したい（読みやすさを考慮し、適宜句読点を加えている）。

### ○「土砂の下敷」

鮮人金正福（三十六）は、八日午前九時ごろ、乙訓郡大山崎村字大山崎、新京阪軌道工事に従事中、土砂崩壊し下敷となって圧死を遂げた。

（『大阪朝日新聞京都版』一九二八年八月九日）

### ○「土工の怪我」

<sup>かどの</sup>葛野郡西院村字花田、土工、兪賛永（二十三）同李趙連（三十三）は、十五日午後三時ごろ、西院村巽、新京阪地下線工事中、土砂崩壊し、両名ともその下敷となり、兪は膀胱を破裂し生命危篤、李は右足大腿部に十指間の打撲傷を負った。

（『大阪朝日新聞京都版』一九二九年一月一六日）

### ○「新京阪工事中／二十尺の地下に墜落／鮮人が重傷を負う」

朝鮮生れ当時京都府葛野郡西院村字西院、羽我常助方、金七和（三七）は、二日午後四時十分頃、西院辰巳町



写真5 阪急電鉄西院駅

写真：2008年4月筆者撮影

通称大原街道西方約四十間の個所で、新京阪電鉄地下線工事場で作業中、足を<sup>すべ</sup>にらし高さ二十尺余の地下に墜落、胸部に重傷を負い、直に革島外科病院に昇<sup>か</sup>つぎ込み手当中であるが、生命危篤である。

〔『京都日出新聞』一九二九年四月三日〕

○「新京阪工事で／哀れ鮮人即死」

京都市中京区壬生下溝町一一、土工、金正玉（二七）は、十五日午前十一時四十分頃、葛野郡西院村の新京阪工事場で土揚げ作業をやっていた際、誤って昇降機と横木の間に頭を挟み、顎<sup>あご</sup>から上をめっちゃめっちゃにして即死した。

〔『京都日出新聞』一九三〇年五月一六日〕

○「落ちて不省」

洛西、梅津村字東梅津土工、金石鉄（二十二）は京阪地下工事場請負の大林組の砂利運搬のトラックに乗り一日午後六時ごろ砂利を運ぶ途中大宮花屋町で前方の自動車を避けるとトラックが急停車をした、め地上に振落とされ頭部を打ち人事不省に陥り大宮病院□手当中であるが重傷

〔『大阪朝日新聞京都版』一九三〇年十一月三日〕

第五章 京都市西部の都市計画事業（千本ガード工事など）

山陰本線の下に市電を通す「千本ガード」（写真6参照）の工事は、昭和天皇の即位の大典が行われた一九二八年に行われており、落石や墜落の起きやすい危険な工事であることから、五月と七月の事故では朝鮮人労働者に負傷者が出ていた。<sup>(28)</sup> また一九三四年には、そのさらに西方への延伸工事である七条千本・西大路七条間の工事が行われており、この工事では、京都市東部の被差別部落である錦林地区に居住する朝鮮人労働者が重傷を負っている。<sup>(29)</sup>



写真6 千本ガード

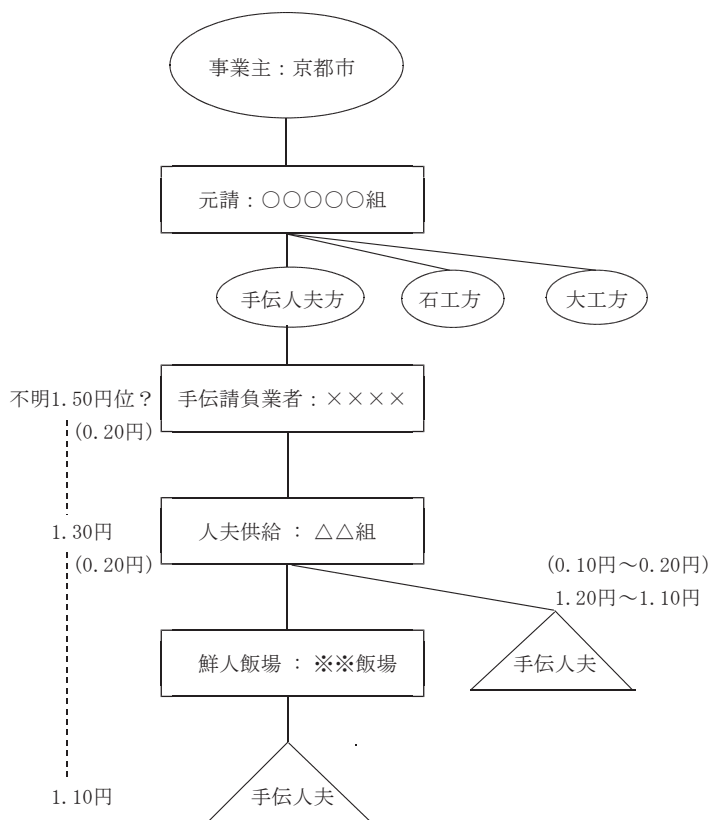
「千本ガード」を走る京都市電（1972年）  
写真提供：京都鉄道博物館

て少なくともなかった。<sup>31)</sup>

戦前期においては、被差別部落の業者が人夫供給負業を営み、被差別部落住民とともに朝鮮人労働者を使用していた。一九三〇年頃の京都市において、土方・日雇の仕事に従事した労働者の約半数は朝鮮人であった。また日本人の約三分の二は、被差別部落住民であった。<sup>32)</sup>土木業者が京都で成長していくためには、失業者が多く不安定な就労状況の下にあった朝鮮人労働者や被差別部落住民を、工事に必要な時にのみ大量動員することが不可欠であった。その動員の形態（何段階にも分けられた工事の下請け構造）が、図7に示されている。

戦前期には、新京阪鉄道やかつての市電軌道最外郭線（北大路通・西大路通・九条通等）建設など、現在の京都市の骨格を形作った数多くの社会基盤整備事業が行われた。そして、そういった土木工事の最底辺を支えていたのが、朝鮮人と被差別部落在住日本人であった。

この事例以外にも、一九二八年と一九三〇年に、西ノ京など京都市西部において、錦林地区の土木請負業者のもとで、都市計画事業に従事した朝鮮人労働者についての新聞記事がある。<sup>33)</sup>錦林地区は、京都市の他の大規模被差別部落に比べると、地区内に居住する朝鮮人人口は少なかったが、土木請負業者の一拠点となっており、錦林地区の土木請負業者のもとで、京都各地の朝鮮人飯場に居住し、京都市西部地域の都市計画事業に従事した朝鮮人労働者は決し



〇〇〇〇〇組は増築の全工事を京都市より請負い、その中建築手伝に属する工事について手伝請負業者××××をして下請けせしめ（手伝人夫の労賃単価は不明だが、1円50銭位と想像される）、さらに××××は人夫供給について△△組をして単価1円30銭で再下請けせしめ、△△組は自己輩下の人夫と共に※※飯場を通じて鮮人労働者を使傭し、普通1円10銭（小頭級の者には1円20銭）を給している。

図2はその間の関係を図示したものである（括弧内の数字は「頭刎ね」額を示す）。

図7 京都市における増築工事の例

出典：京都市教育部社会課『京都市に於ける日傭労働者に関する調査』（1932年）56～57頁。

## おわりに

本稿では、近現代都市史においても、在日朝鮮人史においても、一般的には注目されることの少なかった京都市西部地域を対象として、地域社会の変貌と朝鮮人労働者の就労状況について論じることにより、近現代京都の都市形成について考察した。

具体的には、賃繊維業者が最も高密度に密集した柏野町をはじめとする西陣機業地帯、一事業所としては京都市で最も多くの朝鮮人労働者が働いた辻紡績会社、戦前は東九条よりも朝鮮人人口が多かった朱雀学区の友禪・染色業（蒸・水洗業）地帯、十数人の朝鮮人労働者が死傷した新京阪鉄道工事、山陰本線の下を七条通がくぐる千本ガードの工事、京都市西部地域の都市計画事業などについて論じた。また朝鮮人労働者とは対照的に、周辺の工業化から排除され取り残されるような状況にあった被差別部落在住日本人についても論じ、土木事業における相互の関わりについて考察した。

本稿で論じた在日朝鮮人や被差別部落住民に関して、戦前・戦中・戦後を通じて、東京や大阪など他の大都市の状況とどのような共通点や差異があるのか。都市の中心部や周縁部との関係性はどうなのか。地域に生きる様々な人々がどのような歴史性を都市に蓄積してきたのか。筆者に課せられた課題として、今後も実証研究を進めていきたい。

## 註

(1) 本論文は、筆者が発表してきた次のA～Iの論文をもとに、千本通・西大路通間の京都市西部地域に焦点をあてて、新たな史料を加えることにより再構成したもので

ある。拙著A『近代都市の形成と在日朝鮮人』（佛敎大學研究叢書五）（人文書院、二〇〇九年）。拙稿B「京都らしさ」を支えた在日朝鮮人」（立命館大学コリア研究センター『コリア研究』第四号、二〇一三年三月）。

拙稿C「京都市の被差別部落と在日朝鮮人―西陣織をめぐって」(大阪大谷大学教育学会『教育研究』第四三三号、二〇一七年二月)。拙稿D「京都の伝統産業、西陣織に従事した朝鮮人労働者(一)・(二)・(三)」(『コリアンコミュニティ研究』第三・四・五号、二〇一二年二月・二〇一三年二月・二〇一四年二月)。拙稿E「戦後一九五〇年代の京都市西陣地区における韓国・朝鮮人」(同志社大学人文科学研究所『社会科学』第四四卷第四号、二〇一五年二月)。拙稿F「京都の相愛会と朝鮮人労働者―辻紡績を中心に」(世界人権問題研究センター『研究紀要』第二四号、二〇一九年七月)。拙稿G「在日朝鮮人社会と京都―被差別部落と友禪・染色業から考える」(原田敬一編『近代日本の政治と地域』吉川弘文館、二〇一九年六月)。拙稿H「近代京都の土木工事と朝鮮人労働者―錦林地区を中心に」(『大阪大谷大学紀要』第五三三号、二〇一九年二月)。拙稿I「京都・大津間の交通網整備と朝鮮人労働者―山科地区を中心に」(世界人権問題研究センター『研究紀要』第二三三号、二〇一八年七月)。

(2) 戦後恐慌と関東大震災による財源難から遅れていた都市計画事業が本格化するの、一九二〇年代中頃以降からである。伊藤之雄『『大京都』の誕生―都市改造と公共性の時代―一九五―一九三一年』(ミネルヴァ書房、二〇一八年)第一章を参照。なお内容を平易に述べた論考として、伊藤之雄「大正の京都―都市改造事業の展開と特別市制運動」(佛教大学編『京都の歴史四―伝統

の生成」京都新聞社、一九九五年)を参照。

(3) 畑富吉「五十年前の思い出を語る」(ハタトヨ機料、一九六四年)四四頁。

(4) 「凄まじい勢で西へ／西へ……と延び広がって」『京都市出新聞』一九二六年一月一日夕刊。

(5) 武田五一「千本丸太町交差点」(大阪毎日新聞社京都支局編『京都新百景』新時代社、一九三〇年)三二二、三二五頁。

(6) 京都市三大事業は、一九〇七年に予算が成立し、一九〇八年に起工、一九一三年に工事が終了した都市改造事業であり、第二琵琶湖疏水事業と水道事業および道路拡築・電気軌道敷設事業を指す。伊藤之雄「都市経営と京都市の改造事業の形成―一八九五―一九〇七」(伊藤之雄編『近代京都の改造―都市経営の起源―一八五〇―一九一八年』ミネルヴァ書房、二〇〇六年)を参照。

(7) 「警察眼」『京都日出新聞』一九一八年七月二三日夕刊。ちなみに河原町通の拡張工事(丸太町通・五条通間)は一九二六年に完成した。京都市『京都の歴史八―古都の近代』(學藝書林、一九七五年)四六〇―四六一頁。

(8) 楠田撫泉「朱雀野の今昔」(大阪毎日新聞社京都支局編、前掲『京都新百景』三三五―三三八頁)。

(9) 京都市社会部『京都市に於ける不良住宅地区に関する調査』(一九四〇年)二頁、五頁。

(10) 佐藤鏡彦「西の京町界隈」(大阪毎日新聞社京都支局編、前掲『京都新百景』三三八―三四一頁)。

(11) 筆者は従来、行政史料を使用して分析を行う関係から

行政用語である「楽只地区」の語を使用してきた。しかし本稿では、「楽只地区」と「楽只学区」の用語の混同を避けるため、「楽只地区」ではなく「千本地区」の語を使用する。

- (12) 鄭詔文氏の話。飯沼二郎編『七十万人の軌跡―在日朝鮮人を語るⅠ』（麦秋社、一九八四年）八三頁。

- (13) 拙稿C、一九頁、表7。

- (14) 京都部落史研究所『京都の部落史―近現代』（阿吽社、一九九一年）三四三―三四四頁。『融和事業研究』第二十七号（一九三三年九月）一六二―一六三頁。

- (15) 松ヶ崎への移転が決まっていた京都府立盲学校が、一九三七年に千本北大路の西南に移転することになったのは、視覚障害児の通学には市電の停留所から近い方がよいという関係者の主張が受け入れられたことによる。岸博実「戦時下、盲学校と視覚障害児・者が体験したことは―排除と動員などの角度から」（京都部落問題研究資料センター編集・発行『二〇一七年度差別の歴史を考える連続講座 講演録』二〇一八年）四―五頁。盲聾教育開学百周年記念事業実行委員会編集部会『京都府盲聾教育百年史』（盲聾教育開学百周年記念事業実行委員会、一九七八年）一三八―一四三頁。

- (16) 具体的な統計データについては、拙稿Cを参照。

- (17) 拙稿Cを参照。朝鮮人飯場については、拙稿H・Iを参照。

- (18) 拙稿D。

- (19) 拙稿E。

- (20) 金泰成「『西陣織』と『友禪染』業の韓国・朝鮮人業者について―第三回公開シンポジウム報告 京都『在日』社会の形成と生活・そして展望」（『民族文化教育研究』第三号、二〇〇〇年七月）三〇―三三頁。

- (21) 拙稿E、二四頁および一三頁・表7。

- (22) 拙稿E、二四―二六頁。

- (23) 拙稿F、第三・四章。

- (24) 拙稿F、第四―六章。

- (25) 拙稿B・G。

- (26) 拙稿G。

- (27) 塚崎昌之「一九二八年、昭和天皇の即位の『大典』に見る朝鮮人の利用と排除―朝鮮人土木労働者の動きを中心に―」（『在日朝鮮人史研究』第四五号、二〇一五年一〇月）二九頁・表を参照。塚崎は、早朝や夜に事故が多発したことを指摘している。新京阪鉄道工事については、拙著A第7章、拙稿B第6章でも論じている。

- (28) 塚崎昌之、前掲論文を参照。塚崎は、『大典』に間に合わせるために工事が急がされ、「千本ガード」の工事では、疲労で体が動きにくい夕刻に、落石、墜落による朝鮮人労働者の負傷事故が起きていることを示した。なお七条千本付近には、朝鮮人労働者の住む「土工部屋」があった（拙稿H、注62）。

- (29) 拙稿H、一九―二〇頁。

- (30) 「飯場頭の喧嘩／スコップで殴る」『大阪朝日新聞京都版』一九二八年一〇月一二日。「スコップで殴る／仕事上の口論から」『京都日出新聞』一九三〇年三月二二日。



(31) 拙稿H。

(32) 同右。

〔謝辞〕 本稿作成にあたっては、鷹陵史学会大会公開シンポジウム「積層する都市の歴史性」（二〇一九年九月二八日）において発表の機会を与えていただき、都市史研究に関する今後の課題などについて、多くを学ばせていただいた。関係の皆様方に記して謝意を表したい。